

Die Deutsche Bundespost im Weltverkehr

VON DR. JUR. H. STEINMETZ¹⁾

Das Thema „Die Deutsche Bundespost im Weltverkehr“ habe ich deshalb zum Gegenstand meiner Vorlesung gewählt, weil ich meine, daß es in einer unmittelbaren Beziehung zum Studienprogramm Ihrer hohen Fakultät und des Verkehrswissenschaftlichen Instituts steht. Wird doch die Deutsche Bundespost als zweitgrößte Verkehrsverwaltung der Bundesrepublik täglich hineingezogen in die Probleme, welche die divergierenden Tendenzen in der Verkehrspolitik immer wieder neu aufwerfen²⁾. Herr Professor Dr. Napp-Zinn hat in seiner Antrittsvorlesung am 16. Mai 1957³⁾ bereits auf die Gemeinsamkeiten hingewiesen, welche den Personen- und Güterverkehr auf der einen Seite, den Nachrichtenverkehr auf der anderen Seite eng verbinden. Sämtliche drei Verkehrsarten stehen den ökonomischen Problemen des flächenhaften Dienstleistungsbetriebs oder der wirtschaftspolitischen Aufgabe möglichst gleichmäßiger Erschließung des Staatsraumes gegenüber, wobei Staatsraum nicht im nationalpolitischen Sinn gesehen werden darf. Denn die hochgezüchteten Wirtschaftssysteme unserer Zeit vertragen keine in sich abgeschlossenen und auf sich selbst gestellten Staatswirtschaften mehr. Die nationalen Wirtschaften der Gegenwart sind vielmehr eng ineinander verflochten. Sie werden in ihrem Wirtschaftsablauf immer stärker von der Frage der Rohstoffe und Märkte, von der Höhe des Lebensstandards und der größeren Nachfrage, von Produktion und Konsum, von Export und Import bestimmt. Die gegenseitige Abhängigkeit ist eine Tatsache, mit der wir uns abfinden müssen. Sie nimmt an verschiedenen Stellen verschiedene Formen an, aber sie verlangt überall eine bestimmte Zusammenarbeit.

I. Nachrichtenwesen und Weltwirtschaft

In diesem wirtschaftlichen Großraum, der nahezu die ganze Erde umfaßt, hat sich der Austausch nicht nur von Gütern, sondern vor allem von Nachrichten als ein für das Ganze entscheidendes Wirtschaftselement erwiesen. Ohne die Fortschritte in der Verkehrswirtschaft und ohne das moderne Nachrichtenwesen hätte sich der Welthandel wohl nie zu solcher Höhe entwickeln können. Umgekehrt werden aber durch den Aufbau der modernen Marktwirtschaft außerordentlich starke Antriebskräfte im Nachrichtenwesen

¹⁾ Vortrag, gehalten an der Johann-Wolfgang-Goethe-Universität Frankfurt (Main) (Institut für Verkehrswissenschaft), am 22. Februar 1956.

²⁾ Vgl. dazu insbesondere *Berichtskapf*, Der Verkehr in der Marktwirtschaft (Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 25. Jahrgang 1954 S. 73 ff.), *Helfrich*, Am Kreuzweg der Verkehrspolitik (Ztschr. f. Verkehrswissenschaft a.a.O. S. 39 ff.).

³⁾ Napp-Zinn, Prinzipien der Verkehrspolitik (Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, Sonderabdruck, S. 287 ff.).

ausgelöst. Ohne diese gewaltig treibende Kraft, die von der Entwicklung der Technik und von der Industrialisierung ausging, hätte sich auch das Nachrichtenwesen kaum in dem Maße entfalten können, wie dies seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts geschehen ist. Die kulturellen Bedürfnisse der Völker allein hätten nicht ausgereicht, der Nachrichtenübermittlung einen solchen Aufschwung zu geben.

Die Wechselwirkung zwischen wirtschaftlichem Fortschritt und neuzeitlichem Nachrichtenwesen hat dieses für die Weltwirtschaft zu einem unentbehrlichen Faktor gemacht. Seine beiden Erscheinungsformen sind das elektrische Fernmeldewesen und das Postwesen im ursprünglichen Sinn. Auf dieses letztere möchte ich mich bei meinen Ausführungen beschränken, da die Vorlesung eine Ausweitung des Stoffes nicht zuläßt.

II. Die klassische Form des Nachrichtenaustausches

Trotz aller Fortschritte in der Technik der modernen Nachrichtenübermittlung mit Hilfe der Elektrizität hat sich neben dem inzwischen hochentwickelten Fernmeldewesen die klassische Form des Nachrichtenaustausches — das Sammeln und Verteilen der Sendungen — als wichtigster Dienstzweig des internationalen Postverkehrs erfolgreich behauptet. Der Arbeitsbereich des Postbetriebes ist viel umfangreicher als der des Fernmeldebetriebs. Er umfaßt nicht nur die Nachrichtenübermittlung in Form von schriftlichen Mitteilungen, die sog. Briefsendungen, sondern auch noch eine Reihe von anderen Dienstleistungen, wie das Sammeln und Verteilen der Paketpost und der Zeitungs- und Zeitungsdienstleistungen; dazu kommen noch die umfangreichen Leistungen auf dem Gebiet des baren und bargeldlosen Zahlungsverkehrs und anderes mehr.

Lassen Sie mich hier ein kurzes Wort einfügen über das so häufig verkannte Wesen der Post überhaupt. Die Post im echten Sinne ist kein Transportunternehmen, das abgelieferte Güter befördert. Ihr Charakteristikum ist das Sammeln und Verteilen dieser Sendungen. Daß sie diese in gewissen Fällen selbst transportiert, tut ihrer Natur als Sammelinstitut keinen Abbruch. Zum allüberwiegenden Teil bedient sie sich jedoch für den Transport des Postgutes fremder Verkehrsmittel, seien es Eisenbahnen, Schiffe, Flugzeuge oder Kraftfahrzeuge.

III. Der Auslandsverkehr der Deutschen Bundespost

Die Deutsche Bundespost ist ein bedeutender — wenngleich nur verhältnismäßig kleiner — Teil im Ganzen des Weltpostverkehrs. Auch sie erschöpft sich nicht im nationalwirtschaftlich begrenzten Raum. Ihre Verkehrsbeziehungen gehen über alle Grenzen hinweg und umspannen den ganzen Erdball.

Der totale Zusammenbruch nach dem zweiten Weltkrieg hatte allerdings den deutschen Auslandspostverkehr vollständig zum Erliegen gebracht. In dem gleichen Maße, wie die deutsche Wirtschaft wieder aufgebaut wurde, hat auch die Deutsche Bundespost versucht, Verkehrsbeziehungen im internationalen Nachrichten- und Güterausverkehr wieder anzuknüpfen und diese mit allen verfügbaren Mitteln zu intensivieren. Heute — zwölf Jahre nach dem Zusammenbruch — kann als Ergebnis dieser zielbewußten Aufbaubarbeit festgestellt werden, daß zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem gesamten Aus-

land wieder ein gut funktionierender Postverkehr besteht, welcher der Bevölkerungszahl, der wirtschaftlichen Bedeutung und der verkehrspolitischen Lage unseres Landes entspricht.

Die Deutsche Bundespost hat damit in ihrem Wirkungsbereich die Fäden nach allen Teilen der Welt neu geknüpft und hierdurch entscheidend zur Entwicklung und Förderung der deutschen Außenwirtschaft beigetragen, für die schnelle und zuverlässige Nachrichtenverbindungen zum Ausland lebenswichtige Voraussetzungen sind.

Welche Stellung die Deutsche Bundespost im internationalen Postverkehr inzwischen wieder einnimmt, zeigt ihr Anteil an dem gesamten Weltpostaufkommen.

Nach der Zahl ihrer Beschäftigten ist die Deutsche Bundespost mit einem Gesamtbestand von nahezu 370 000 Kräften die größte westeuropäische Nachrichtenverwaltung und nach den USA die größte der Welt überhaupt. 275,9 Mio Briefsendungen aller Art, 5,8 Mio Pakete, 2,9 Mio Zeitungen, 359 000 Postanweisungen über 26,6 Mio DM, 247 000 Nachnahmen über 9,7 Mio DM und 158 000 Postüberweisungen über 82,9 Mio DM gingen im Jahre 1956 von uns aus in alle Länder der Welt; 238,9 Mio Briefsendungen, 3,8 Mio Pakete, 1,5 Mio Zeitungen, 1,2 Mio Postanweisungen über 80,3 Mio DM, 48 000 Nachnahmen über 2,1 Mio DM und 407 000 Postüberweisungen über 183,6 Mio DM liefen von überall her bei uns ein. Die Zahl der Sendungen wächst ständig weiter. Die letzten Jahre zeigten eine Durchschnittssteigerung von jährlich bis zu 300 v.H. in den verschiedenen Dienstzweigen. Hinzu kommen noch die hoch in die Milliarden gehenden Postsendungen, die nur im Durchgangsverkehr von der Deutschen Bundespost bearbeitet werden müssen.

IV. Die Verkehrsströme

Dieser Transit weist der Deutschen Bundespost eine hochbedeutsame Rolle im internationalen Postverkehr zu; denn die Bundesrepublik ist dank ihrer geographischen Mittellage auf dem europäischen Kontinent ein ausgesprochenes Durchgangsland. Posten der skandinavischen Länder nach Südeuropa sowie von West- und Osteuropa erreichen ihr Ziel nur dann auf dem kürzesten und schnellsten Weg, wenn die Deutsche Bundespost sie entgegennimmt und durch das Gebiet der Bundesrepublik weiterleitet. Die USA leiten vorwiegend über Westdeutschland gewisse Transitpaketposten nach den europäischen Ländern, nach Vorderasien bis nach Indien und sogar nach einigen Staaten in Nordafrika. Sie werden zu Schiff bis Bremen gebracht.

Eine Hochstraße der Post ist die Rheinstraße. Als natürliches Bindeglied zwischen den Niederlanden und der Schweiz vermittelt sie über Basel und den St. Gotthard den Post- und Luftverkehr mit Italien und weiter über die Mittelmeerhäfen nach Nordafrika, dem Nahen Osten, Indien, Südamerika und Australien. Im Norden ist über Hoek van Holland die Verbindung nach Großbritannien, Irland und weiter nach Übersee gegeben. In Köln, dem Verkehrskreuz des Westens, wird dieser Weg durch den großen Ost-Weststrom Moskau—Warschau—Berlin—Köln—Aachen—Brüssel—Paris gekreuzt, der allerdings jetzt, soweit die Staaten jenseits des eisernen Vorhangs in Frage stehen, für den Postverkehr stark an Bedeutung verloren hat. Mit dem Flügel Köln—Aachen—Ostende eröffnet sich ein weiterer Weg nach Großbritannien, Irland und den überseeischen Ländern, während über Paris der Anschluß zur iberischen Halbinsel gegeben ist. Nach Nordwesten zieht

in Köln ab der von Paris über Brüssel und Aachen kommende Verkehrsstrom nach den skandinavischen Ländern und Finnland über Hamburg und die neue Ostseefähre Großbrode—Gedser. Einen weiteren wichtigen Kreuzungspunkt der Rheinstraße bildet der Rheinübergang Straßburg—Kehl, über den der seit jeher für den internationalen Nachrichtenaustausch bedeutsame Orient-Express führt, der heute nur noch die Strecke Paris—Straßburg—Kehl—Stuttgart—München—Salzburg—Wien—Budapest—Bukarest durchfährt. Weiterhin wird durch den Anschluß der deutschen Bahnposten über Kehl—Straßburg an die französischen Bahnposten eine schnelle Verbindung nach Spanien und Portugal hergestellt.

Neben der Rheinstraße hat sich nach dem Krieg, bedingt durch die derzeitigen Grenzbeziehungen, ein zweiter starker, dem Nachrichtenverkehr dienender Nord—Südweg gebildet, der die skandinavischen Länder und Finnland mit dem Süden verbindet. Er kommt über die soeben erwähnte neue Ostseefähre Gedser—Großbrode, teilweise auch über den Landweg Fredericia—Padborg—Flensburg, und führt dann über Hamburg—Hannover—Würzburg nach München. Dort mündet er in den großen Beförderungsstrom München—Salzburg, der über die österreichischen Bahnposten die Verbindung nach den Balkanländern, nach Griechenland und der Türkei herstellt und ferner über den Nebenarm München—Brenner auch wieder nach Italien reicht.

Durch Abzweigungen über Frankfurt (Main) sind die beiden großen Nord—Südlinien wechselseitig so miteinander verbunden, daß der über beide Strecken aus Norden oder Süden laufende Verkehr jeweils auf die andere Strecke hinüberfließen kann.

Damit sind in beiden Richtungen unmittelbare Verbindungen zwischen Skandinavien und der Schweiz, sowie zwischen Österreich und den Niederlanden hergestellt. Frankfurt (Main) ist hierdurch zum Zentralpunkt aller, die Bundesrepublik durchziehenden Hauptadern der Nachrichtenbeförderung auf dem Schienenweg geworden.

Ein letzter für den grenzüberschreitenden Nachrichtenaustausch bedeutungsvoller Verkehrsstrang führt noch von Großbritannien und Übersee über Hoek van Holland—Beaumont—Osnaabrück—Hamburg—Großbrode—Gedser nach Dänemark, Schweden, Norwegen und Finnland.

Der Austausch mit Amerika, d. h. mit den USA und Kanada, geht in der Hauptsache über die Nordseehäfen Bremen, Bremerhaven und Hamburg.

Dieses Post-Streckennetz gilt für den Land- und Seeweg.

Daneben hat sich noch für den Flugverkehr ein dichtes Gewebe von Luftpostlinien entwickelt. Von der deutschen Bundesrepublik führen direkte oder Anschlußlinien in alle Gegenden der Welt. Die Luftpoststellen auf den Flughäfen Frankfurt (Main), Hamburg und Düsseldorf sind Zentralpunkte des Luftpostverkehrs. Der bedeutendste Luftpostverkehr herrscht zwischen Westeuropa und Nordamerika, vor allem den USA und Kanada. Nach Südamerika geht er über die Linien: Paris—Dakar—Rio de Janeiro—Montevideo—Buenos Aires—Santiago; nach Afrika entweder über Tripolis—Leopoldsville (Kongo) oder über Kairo—Nairobi (Kenya) bis Johannesburg. Ein Hauptpostkurs nach dem Fernen Osten ist z. B. entweder die traditionelle Route über Kairo oder Beirut nach Karachi, von dort über Kalkutta oder Rangoun nach Bangkok (Thailand) mit Abzweigungen nach Australien und Neuseeland, sodann über Manila nach Tokio, oder die neuste Route über Stockholm—Kopenhagen—Nordpol nach Tokio.

Durch diese Großlinien des internationalen Luftverkehrs sind alle wirtschaftlichen Zentren der Erde miteinander verbunden. Jede Postverwaltung, auch die Deutsche Bundespost, kann ihre Luftpostsendungen direkt oder mit Hilfe der verschiedenen nationalen Luftverkehrsgesellschaften so gut wie nach allen Ländern der Welt weiterleiten. Unsere Luftpostleitstellen fertigen z. B. direkte Beutel für 183 Auswechslungs-postanstalten in 130 Ländern und Gebieten, d. h. Beutel, die für diese Gebiete unmittelbar bestimmt sind (sog. Luftpostkartenschlüsse).

V. Der Weltpostverein und sein Vertragswerk

Mit Absicht habe ich das engmaschige Netz des internationalen Postdienstes etwas eingehender geschildert, um zu zeigen, in welchen Verkehrsstrom die Deutsche Bundespost hineingestellt ist. Es liegt auf der Hand, daß dieser starke Austausch nur dann reibungslos funktionieren kann, wenn er auf einer einheitlichen Grundlage beruht, die gekennzeichnet ist durch Freizügigkeit der Post, Gleichheit der Gebühren und Übereinstimmung von Versendungsvorschriften und Betriebsformen.

Diese Erfordernisse sind längst selbstverständlich geworden. Sie konnten es aber nur werden durch eine enge internationale Zusammenarbeit, die ihren Niederschlag gefunden hat in einer weltumspannenden Organisation, dem sog. Weltpostverein.

Dieser Weltpostverein hat in dem Weltpostvertrag, auch Hauptvertrag genannt, der die Vereinssatzung und die Bestimmungen des Briefdienstes enthält, sowie in den Nebenabkommen zum Weltpostvertrag über die einzelnen Postdienstzweige die rechtlichen und betrieblichen Grundlagen für die Abwicklung des gesamten internationalen Postverkehrs geschaffen. Seine Gründung — das darf ich hier nicht unerwähnt lassen, ohne dabei die Mitwirkung anderer Postverwaltungen schmälern zu wollen — ist hauptsächlich das Werk eines Deutschen, des Generalpostmeisters und späteren „Staatssekretärs des Reichspostamts“ *Heinrich von Stephan*. Dessen Energie war es zu verdanken, daß der Gedanke einer internationalen Postgemeinschaft verwirklicht wurde. Im Jahre 1874 trat in Bern der erste Postkongreß zusammen, der den „Allgemeinen Postvereinsvertrag“ abschloß und den „Allgemeinen Postverein“ gründete. Auf dem Kongreß in Paris 1878 wurde dann der „Weltpostvertrag“ geschlossen und der „Allgemeine Postverein“ in „Weltpostverein“ umbenannt, eine Bezeichnung, die sich bis jetzt erhalten hat.

Mitglied des Weltpostvereins kann jedes souveräne Land werden, niemals eine einzelne Postverwaltung. Gehörten ihm zunächst nur die europäischen Länder, die Vereinigten Staaten von Amerika und Ägypten an, so dehnte er sich rasch über den ganzen Erdball aus; heute umfaßt er alle souveränen Staaten der Welt, die ein organisiertes Postwesen haben. Die Zahl der Mitglieder beträgt gegenwärtig 97. Darunter ist auch die Deutsche Bundesrepublik. Ich muß es mir leider versagen, die Organisation des Weltpostvereins und den Inhalt des gesamten Vertragswerks näher darzulegen. Nur wenige Hauptgrundsätze will ich kurz streifen.

Die Gebiete der Vereinsländer bilden für den wechselseitigen Postaustausch ein einziges Postgebiet. Als oberster Grundsatz gilt die Freiheit des Durchgangs. Sie bedeutet allerdings nicht dessen Unentgeltlichkeit. Auf die Entschädigungspflicht für die Durchgangsleistungen werde ich noch zu sprechen kommen.

Jedes Vereinsland muß — als Vorbedingung für seine Mitgliedschaft zum Weltpostverein — dem Weltpostvertrag, d. h. dem Hauptvertrag, beitreten. Damit ist die uneingeschränkte Durchgangsfreiheit für den Briefdienst sichergestellt. Für andere Sendungen, deren Behandlung in den Nebenabkommen geregelt ist, gilt sie nur, wenn und soweit die Länder dem betreffenden Abkommen beigetreten sind. Der Beitritt ist fakultativ. Für alle Dienste der Postverwaltungen sind die Gebühren einheitlich festgelegt. Gebührenfreiheit genießen nur postdienstliche Sendungen sowie die Kriegsgefangenen- und Interniertenpost.

Für die einzelnen Sendungsarten gelten einheitliche Grundgebühren, Gewichtsstufen und Höchstgewichte. Damit den unterschiedlichen wirtschaftlichen Verhältnissen der Länder Rechnung getragen werden kann, dürfen die Grundgebühren bis zu 60% erhöht oder bis zu 20% ermäßigt werden. Erhöhung oder Verminderung muß aber für alle Sendungen gleichmäßig im gleichen Verhältnis zur Grundgebühr stehen.

Alle Gebühren sind in Goldfrancen und Goldcentimen (1 Goldfranc = 100 Goldcentimen) festgesetzt. Es ist also eine fiktive Währung, die zu den Währungen der Vereinsländer in einem bestimmten Verhältnis steht. Bei 1 Goldfranc wird ein Gewicht von $\frac{1}{10}$ g oder 0,290 322 58 g Feingold unterstellt. Für die Deutsche Bundespost beträgt nach der Entscheidung des internationalen Währungsfonds vom 21. Februar 1953 der Goldwert der Deutschmark 0,211 588 g Feingold. Das Umrechnungsverhältnis ist demnach — nach sechs Dezimalstellen berechnet — 1,372 113 DM.

So bildet das Weltpostvertragswerk die rechtliche Grundlage für den internationalen Postaustausch. Aufgabe jeder einzelnen Postverwaltung ist es, ihren Auslandspostverkehr betriebsorganisatorisch so zu gestalten, daß alle Möglichkeiten, welche der Weltpostvertrag mit seinen Nebenabkommen ihnen bietet, auch richtig ausgeschöpft werden. Denn je schneller und sicherer die Postsendungen übermittelt werden, desto reger gestalten und erhalten sich die Geschäftsbeziehungen. Die größtmögliche Schnelligkeit läßt sich aber nur erreichen, wenn jeweils der kürzeste Weg und die schnellsten Beförderungsmittel benutzt werden, die nach dem Stand der heutigen Technik sich anbieten.

Hiernach handelt auch die Deutsche Bundespost, nicht nur, weil es ihrem Wesen als einer der größten Verkehrsverwaltungen der Welt entspricht, sondern auch deshalb, weil sie nur so den Interessen der deutschen Volkswirtschaft gerecht werden kann, wie es § 2 des Postverwaltungsgesetzes ihr verbindlich auferlegt.

VI. Aus der Praxis des Auslandspostdienstes

Wie sich nun im einzelnen der Betrieb abwickelt, hängt davon ab, ob es sich um Brief- und Paketpost, um Sendungen nach europäischen Bestimmungsländern oder um Post nach Übersee handelt, und ferner, ob für den Postaustausch der Erd- oder Luftweg benutzt wird.

Der bedeutendste Dienstweg im Auslandsverkehr der Deutschen Bundespost ist allein schon seinem Umfang nach der Briefpostdienst. Die Vielgestaltigkeit des heutigen kulturellen und wirtschaftlichen Lebens und die engen internationalen Beziehungen haben so viele Sendungsarten wie Briefe, Postkarten, Geschäftspapiere, Drucksachen,

Warenproben, Päckchen u. a. m. entstehen lassen, daß der Postbenutzer für seinen persönlichen Bedarf immer die zweckmäßigste und wirtschaftlichste Sendungsart auswählen kann.

1. Der Post austausch auf dem Erdrweg

Für die Weiterleitung der Briefpost nach dem Ausland hat die Deutsche Bundespost in bestimmten Orten sogenannte *Auswechslungspostämter* eingerichtet. Hierfür sind in der Regel Orte nahe der Bundesgrenze ausgewählt, die nach ihrer Lage zum Bestimmungsland für das Auffangen der im Bundesgebiet eingelieferten Sendungen besonders geeignet sind und die wegen ihrer Eisenbahnverbindungen zum Bestimmungsland einen raschen und reibungslosen Abfluß gewährleisten.

Die Briefpost nach Übersee wird im Bundesgebiet an den Orten zusammengefaßt, die über die besten Beförderungsmöglichkeiten zu den Einschiffungshäfen im Bundesgebiet oder im benachbarten Ausland verfügen.

Die im Bundesgebiet eingelieferten Briefsendungen werden bei den erwähnten Auswechslungspostämtern zusammengefaßt, mit den erforderlichen Begleitpapieren versehen und als sogenannte „geschlossene Posten“ (das sind besondere Versande für das betreffende ausländische Bestimmungsamt) abgesandt. Voraussetzung für die Fertigung solcher Posten in besonderen Beuteln ist, daß entsprechende Postmengen regelmäßig vorliegen und der Austausch mit den beteiligten Postverwaltungen verabredet ist. Lohnt sich dagegen der Versand dieser geschlossenen Briefposten nicht, so werden die Briefsendungen an die Postverwaltung eines Nachbarlandes weitergeleitet, die über geeignete Verbindungen zum Bestimmungsland verfügt und die die Sendungen sodann in ihre eigenen dorthin bestimmten geschlossenen Posten aufnimmt. Man spricht in solchen Fällen vom „*offenen Durchgang*“.

An die Stelle der ortsfesten Auswechslungsämter treten im europäischen Verkehr vielfach die *Bahnposten*, die zum Teil über die Bundesgrenzen hinaus in benachbarte Länder hinein führen. Bei diesen durchlaufenden Bahnposten wird das Umladen vermieden und die Fahrzeit sowohl zur Übergabe an das Personal der Nachbarverwaltung als auch zum weiteren Bearbeiten der Sendungen ausgenutzt.

Auch bei der Briefpost nach Übersee ist die Deutsche Bundespost bestrebt, die Sendungen mit den schnellsten sich bietenden Schiffsoptionen abzuleiten. Dies ist für uns als hochentwickeltes Exportland eine selbstverständliche Pflicht. Die Kostenfrage tritt dabei für die Deutsche Bundespost an die zweite Stelle. Sie nimmt erhöhte Ausgaben, die ihr gegebenenfalls durch Briefdurchgangskosten entstehen, in Kauf, um Briefposten mit schnellen Passagierschiffen fremder Flagge von ausländischen Häfen aus rascher ans Ziel bringen zu können, als dies in den gleichen Verkehrsbeziehungen von den deutschen Häfen aus möglich wäre. Eine Ausnahme machen wir nur bei den nichteiligen Drucksachen und Warenproben, die nach einer Reihe von Ländern überwiegend über deutsche Häfen und mit deutschen Schiffen befördert werden. Das bedeutet eine Ersparnis an Durchgangskosten für die Deutsche Bundespost, eine Devisenersparnis zugunsten des Bundes und eine Förderung der deutschen Schifffahrt. Dem Absender gegenüber ist diese Maßnahme gerechtfertigt durch die Gebührenermäßigungen, die ihm für diese Sendungen gewährt werden.

Neben dem Briefdienst nimmt der *Postpaketdienst* im internationalen Güter austausch eine besonders wichtige Stellung ein. Der Wirtschaft ist durch das Auslandspaket die Möglichkeit zum Versand von Kleingütern bis zum Höchstgewicht von 20 kg nach fast allen Ländern der Welt gegeben. Der Postpaketdienst wird entweder nach dem Postpaketabkommen zum Weltpostvertrag oder aber — sofern das Bestimmungsland diesem Abkommen nicht beigetreten ist — nach besonderen zweiseitigen Paketabkommen durchgeführt. Ein Land, mit dem wir ein solches zweiseitiges Sonderabkommen für den Paket austausch geschlossen haben, sind z. B. die Vereinigten Staaten von Amerika.

Wie bei der Briefpost, so gibt es auch im Paketverkehr mit dem Ausland eine Reihe von Auswechslungspostämtern, die nahe an der Grenze liegen und gute Zugverbindungen haben. Hier fließen die bei den Postämtern im Bundesgebiet eingefertigten Auslandspakete zusammen und treten von hier aus ihre Reise über die Grenze an. Der Auswahl verkehrsgünstiger Leitwege widmet die Deutsche Bundespost ihre besondere Aufmerksamkeit. Diese Aufgabe ist im Auslandspaketdienst deshalb von besonderer Bedeutung, weil die Anzahl der Durchgangsländer und vor allem die Länge der Beförderungsstrecke auf dem Seewege sich unmittelbar in den Gebühren widerspiegelt, die der Absender bei der Einlieferung zu zahlen hat. Die Paketgebühr für ein Auslandspaket schließt nämlich sämtliche Beförderungskosten von einem beliebigen Einlieferungsort in der Bundesrepublik bis zum fremden Bestimmungsort ein. Sie setzt sich nach dem Additionsprinzip aus den Anteilen zusammen, die jeder einzelnen an der Land- und Seebeförderung des Pakets beteiligten Postverwaltung zustehen. Der Deutschen Bundespost, als Einlieferungsverwaltung, verbleibt daher nur der Anteil, der zur Deckung der Beförderungskosten im eigenen Bereich vorgesehen ist. Diese Art der Gebührenberechnung erklärt die Unterschiedlichkeit in der Höhe der Gebühren nach den einzelnen Ländern sowie die Tatsache, daß diese Gebühren bei etwaiger Änderung des Leitweges neu berechnet werden müssen. Dies zeigt zugleich die Bedeutung, die der Auswahl günstiger Leitwege zukommt. Ich erinnere nur an die Schwierigkeiten, die bei der Sperrung des Suezkanals entstanden. Die Gebühren für Pakete, insbesondere nach Süd- und Ostasien, nach Australien und Neuseeland erhöhten sich damals wegen der Umleitung um Afrika (Kap der Guten Hoffnung) und des dadurch bedeutend verlängerten Seewegs vorübergehend ganz merklich.

Schuld und Forderung im Paketverkehr spiegeln den wirtschaftlichen Aufstieg der Deutschen Bundesrepublik. Einer außerordentlichen Steigerung unserer Verbindlichkeiten im abgehenden Paketdienst steht ein starkes Absinken unserer Forderungen an die ausländischen Postverwaltungen im ankommenden Paketdienst gegenüber. Betragen die Einnahmen der Post im Jahre 1948 18,2 Mio Goldfranken, so erreichten sie 1956 nur noch 4,1 Mio Goldfranken. Das Absinken der Einnahmen ist auf den Rückgang der Liebesgabenpakete aus den USA zurückzuführen, die namentlich bis 1950 den größten Teil der ankommenden Paketpost ausmachten.

Unsere Schuld gegenüber den ausländischen Postverwaltungen ist dagegen von 2,5 Mio Goldfranken im Jahre 1950 auf 13,1 Mio Goldfranken im Jahre 1956 gewachsen und zeigt auch weiterhin eine steigende Tendenz. Grund dafür ist die zunehmende Ausweitung des deutschen Außenhandels. Da man im allgemeinen davon ausgehen kann, daß die meisten Pakete nicht die gleiche Eilbedürftigkeit haben wie geschlossene Briefe, hat die Deutsche Bundespost in erster Linie den *direkten Seeweg* von den deutschen Häfen *Bremen* und *Hamburg* aus mit Frachtschiffen des regelmäßigen Linienverkehrs

vorgesehen. Zwar ist dieser Leitweg nicht immer die schnellste Verkehrsverbindung, er ist aber auf jeden Fall die billigste, weil er den direkten Seeweg in sich schließt. Durchgangsländer, denen Durchgangsgebührenanteile zu vergüten wären, brauchen nicht eingeschaltet zu werden. Daneben stellt die Deutsche Bundespost den Paketabsendern in zahlreichen Fällen wahlweise schnellere Leitwege zur Verfügung, bei denen die Pakete von ausländischen Häfen aus abbefördert werden. Da solche Pakete meist mehrere Länder zu durchlaufen haben, liegt die vom Absender zu entrichtende Gebühr dann entsprechend höher. (Beispiel: Pakete nach *Indien* können entweder auf dem direkten Seeweg von Hamburg aus oder aber auf einem zweiten – teureren – Leitweg über die Schweiz und Italien [Genua] befördert werden.)

Während die Verhältnisse der Postverwaltungen untereinander durch den Weltpostvertrag und die Nebenabkommen sowie gegebenenfalls durch zweiseitige Sonderabkommen geregelt sind, unterliegen die Beziehungen der Postverwaltungen zu den anderen Verkehrsträgern besonderen Vereinbarungen. Die Deutsche Bundespost hat daher mit den Reedereien, mit deren Schiffen Brief- und Paketpost weiterbefördert wird, eigene Abkommen getroffen, die weitgehend auf den Bestimmungen der Weltpostvereinsverträge basieren, besonders hinsichtlich der Vergütungen für die Beförderungsleistung und der Haftung. Abkommen über die Beförderung von *Briefpost* bestehen zur Zeit mit elf deutschen und acht ausländischen Schifffahrtsgesellschaften. Abkommen über die *Paketbeförderung* sind dagegen mit 35 deutschen und 56 ausländischen Reedereien abgeschlossen. Die große Zahl dieser Beförderungsabkommen zeigt, welche Bedeutung die Deutsche Bundespost der Ausnutzung aller in Betracht kommenden Schiffsverbindungen beimißt.

2. Der Luftpostdienst

Neben dem althergebrachten Postaustausch auf dem Erdweg hat seit einem halben Jahrzehnt auch die Luftpost wieder eine große Bedeutung erhalten. Dieser Betriebszweig, der vor dem zweiten Weltkrieg bereits eine beachtliche Höhe nach Streckennetz und Verkehrsumfang erreicht hatte, von den Besatzungsmächten nach dem Zusammenbruch aber völlig untersagt worden war, kann seit dem 1. 2. 1952 wieder unbeschränkt wahrgenommen werden. Heute ist die Entwicklung im wesentlichen abgeschlossen, so daß der Allgemeinheit und damit vor allem der exportierenden und importierenden Wirtschaft ein weltweiter Luftpostdienst zur Verfügung steht.

Zur praktischen Abwicklung des Luftpostdienstes hat die Deutsche Bundespost in jedem Ort der Bundesrepublik mit internationalem Flughafen, also in Bremen, Düsseldorf, Frankfurt (Main), Hamburg, Hannover, München, Nürnberg, Stuttgart und Wahn sowie in Berlin sog. Luftpostleitstellen eingerichtet, die mit den Auswechslungspostämtern der einzelnen Empfangsländer die „Luftposten“ austauschen. Die bei unseren Postdienststellen eingeliferten Luftpostsendungen werden auf schnellstem Wege, notfalls mit Hilfe günstiger innerdeutscher Flugverbindungen, denjenigen Luftpostleitstellen zugeführt, denen die raschesten Ableitungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

Die Luftpostleitstellen teilen die bei ihnen zusammenlaufenden Sendungen auf die Bestimmungsländer, bzw. auf die zum Austausch bestimmten Empfangspostämter auf, fertigen die entsprechenden Posten ab und führen diese mit den international vorgeschriebenen Begleitpapieren den einzelnen Flügen zu.

Die Auswahl der Länder, nach denen die einzelnen Luftpostleitstellen die Sendungen fertigen dürfen, trifft für alle Leitstellen das Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen. Dieses bestimmt ebenfalls, mit welchen Flügen die Luftpost im grenzüberschreitenden Verkehr weiterzuleiten sind, und zwar werden die Flüge bis zum Auswechslungspostamt des Bestimmungslandes festgelegt.

VII. Das zwischenstaatliche Abrechnungsverfahren

Es wird nun interessieren, wie die Deutsche Bundespost und die anderen Postverwaltungen, die so stark am internationalen Postaustausch beteiligt sind, wohl entschädigt werden für die vielen Dienstleistungen, die sie für fremde Postverwaltungen erbringen.

Im Briefpostdienst gilt für den Wechselverkehr zwischen angrenzenden Ländern die Regel, daß jede Verwaltung die Gebühren, die sie erhebt, auch behält. Diese Bestimmung beruht auf der Erwägung, daß im allgemeinen jeder Sendung der einen Richtung eine gleiche Sendung der anderen Richtung entspricht, und daß deshalb die Verwaltungen nicht geschädigt werden, wenn sie Gebühren nur für Sendungen der einen Richtung beziehen. Eine Abrechnung über den Briefaustausch mit unseren angrenzenden Nachbarländern gibt es also nicht. Bezahlt werden nur Durchgangsleistungen an Zwischenverwaltungen, z. B. an Frankreich und Spanien, für deutsche Briefposten nach Portugal, oder an die Schifffahrtsgesellschaften für die Seebeförderung von Deutschland nach den USA usw. Die Bestimmungsverwaltung erhält nichts.

Abgerechnet wird nicht nach dem Gewicht der Briefbeutel oder nach der Stückzahl der Einzelsendungen. Abrechnungsgrundlage bilden nach dem Weltpostvertrag statistische Erhebungen, die alle drei Jahre, abwechselnd im Mai und Oktober/November über einen Zeitraum von 14 oder 28 Tagen angestellt werden. Festgestellt wird das Gewicht der im Durchgang bearbeiteten Beutel. Nach dem Ergebnis der statistischen Erhebung stellt jede Gläubigerverwaltung pauschale Jahresrechnungen für jede Schuldnerverwaltung in Goldfranc auf. Soweit nicht ausnahmsweise zwischen den beteiligten Verwaltungen etwas anderes vereinbart ist, werden die anerkannten Einzelrechnungen vom Internationalen Büro des Weltpostvereins in Bern zu einer Hauptabrechnung zusammengestellt. Die nach dem Clearing-System aufgestellte Hauptabrechnung läßt Restschuld und Restforderung jeder Verwaltung erkennen.

Die Deutsche Bundespost ist an den Ausgleich durch das Internationale Büro wegen der besonderen politischen Verhältnisse noch nicht wieder angeschlossen. Für sie wird eine gesamtdeutsche Abrechnung gefertigt. Zuständig ist dafür das „Internationale Abrechnungsbüro“ in Berlin, eine Einrichtung des Kontrollrats, das die Ergebnisse beider Postverwaltungen in Deutschland zusammenfaßt und nach dem Verhältnis 70% West, 30% Ost der Schuld- und Forderungsbeträge einen Zahlungsausgleich veranlaßt.

Beim Paketaustausch erhält jede an der Beförderung beteiligte Verwaltung bestimmte Anteile, die von Verwaltung zu Verwaltung in den Frachtlisten angesetzt werden. Auf Grund der Gebührenangaben in den Listen werden die Paketabrechnungen aufgestellt. Es gilt der allgemeine Grundsatz, daß für jedes einzelne Paket Gebühren vergütet werden. Die Einlieferungsverwaltung vergütet der Bestimmungsverwaltung und jeder

Zwischenverwaltung die vorgesehenen Gebührenanteile für eine etwaige Land-, See- und Luftbeförderung.

Die Kosten für die Luftbeförderung von Briefposten trägt die Verwaltung des Absendelandes. Jede Verwaltung, die Luftpostbriefsendungen als Durchgangsverwaltung auf dem Luftweg befördert, hat Anspruch auf Vergütung der Beförderungskosten. Vergütungen für die Luftbeförderung sind an die Postverwaltung des Landes zu zahlen, in dem sich der Flughafen befindet, wo die Posten zur Luftbeförderung übernommen worden sind.

Die Abrechnungen über die Luftbeförderungskosten werden hauptsächlich zwischen den einzelnen Postverwaltungen getätigt. Doch haben mehrere fremde Postverwaltungen zugestanden, daß z. B. die Deutsche Poststelle mit ihren Luftverkehrsgesellschaften, die in der Deutschen Bundesrepublik ein Hauptbüro und ein entsprechendes Bankkonto oder ein Konto bei einem Postscheckamt unterhalten, unmittelbar abrechnet. Von diesem Verfahren machen zur Zeit 16 fremde Luftverkehrsgesellschaften Gebrauch.

VIII. Die Europäische Postunion

Ich habe versucht, in großen Zügen ein Bild zu geben von der Stellung, welche die Deutsche Bundespost im Weltverkehr heute wieder einnimmt. Es mußte naturgemäß unvollständig bleiben bei der Fülle der Leistungen, die unsere Postverwaltung zu erbringen hat.

Nur auf eines möchte ich abschließend noch hinweisen: Es bedarf wohl keines Beweises mehr, daß der heute so einwandfrei laufende internationale Postverkehr ohne Sein und Wirken des Weltpostvereins unmöglich wäre. Aber trotz Freizügigkeit des Postaus-tausches zu niedrigsten Gebühren und zu vereinfachten Bedingungen und trotz einer einheitlichen Regelung auf vielen Gebieten drängt die Entwicklung von Wirtschaft und Verkehr zu einer noch engeren internationalen Zusammenarbeit. Vor allem im europäischen Bereich macht sich immer stärker der Wunsch nach einer Postunion bemerkbar, in deren Gebiet es keinen Auslandsverkehr, sondern nur noch einen Inlandsverkehr bei völlig gleichen Bedingungen und Gebühren gibt. Ansatzpunkte dazu sind gegeben. Die Konferenzen der europäischen Post- und Fernmeldeverwaltungen 1956 in Rom und 1957 in Frankfurt, an denen außer den 6 Ländern der Montan-Union auch die Schweiz und Großbritannien teilnahmen, haben gezeigt, daß wir auf dem besten Wege zu einer europäischen Postgemeinschaft sind. Ihren ersten Abschluß wird diese Entwicklung im Herbst dieses Jahres auf der Brüsseler Konferenz finden mit der Einrichtung eines ständigen Sekretariats, das damit das erste ständige Organ dieser Gemeinschaft sein wird. Hierzu hat die Deutsche Bundespost ihr gutes Teil beigetragen. Sie wird es auch in Zukunft tun zum Nutzen eines noch reibungsloseren Weltverkehrs.

Buchbesprechungen

Fochler-Hauke, G., Verkehrs-Geographie; das geographische Seminar, 103 Seiten, Georg Westermann-Verlag, Braunschweig, 1957.

Der Verfasser versucht, in gedrängter Darstellung eine Einführung in die Fragen der Verkehrs-Geographie zu geben. Wenn dieses Ziel auch in dem Buch nicht ausdrücklich genannt ist, so muß der Rezensent doch bemerken, daß es mehr als eine allgemeine Einführung in dieses Gebiet nicht geben kann. Der knappe Raum und die populäre Darstellung schließen eine tiefere wissenschaftliche Fundierung des dargebotenen Stoffes aus.

Nach einer kurzen Einleitung über das Wesen des Verkehrs und die Aufgaben und die Entwicklung der Verkehrs-Geographie behandelt der Verfasser die einzelnen Verkehrsmittel: Land-, See- und Luftverkehr sowie den Nachrichtenverkehr. Dabei zieht er keine hinreichend scharfe Grenze zwischen verkehrsgeographischer und verkehrswirtschaftlicher bzw. verkehrspolitischer Betrachtung. Diese Gesichtspunkte gehen nebeneinander und durcheinander. Das gilt auch für die weiteren Abschnitte: Wechselbeziehungen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln, Wechselwirkung zwischen Verkehr und Raum, die Beziehungen des Verkehrs zur Siedlungs- und Sozialstruktur, der Verkehr im Gefüge der Kulturlandschaft, Verkehrsbild und Verkehrsbedeutung im Laufe der Geschichte, Verkehrsarten, Verkehrssituationen und Verkehrsprobleme der Gegenwart. Es gehört schon ein gewisser Mut dazu, diese weite und z. T. sehr komplizierte Thematik auf 86 Seiten zu behandeln. Es ist selbstverständlich, daß dabei nur große Linien aufgezeigt werden können, und daß die Kürze mit einer gewissen Oberflächlichkeit erkauft werden muß. Der Verfasser kann keinem wichtigen Problem sowohl der Verkehrs-Geographie wie der Verkehrswirtschaft und der Verkehrspolitik auf so engem Raum auf den Grund gehen.

Die statistischen Angaben erstrecken sich nicht über das Jahr 1954 hinaus, vielfach gehen sie nur bis 1952. Das ist angesichts der starken Entwicklung des Verkehrs gerade in den letzten Jahren unzureichend.

Auf einige Unrichtigkeiten sei nur kurz hingewiesen. Wenn der Verfasser auf Seite 43 sagt, die Tatsache, daß im Durchschnitt das Kapital in der Industrie in vier Jahren 16 mal, in der Schifffahrt jedoch nur einmal umgesetzt wird, mache es verständlich, daß die Schiff-fahrtsländer seit langem den Reedereien Subventionen für den Fahrgast-, Post- und Frachtverkehr sowie für den Schiffsbau gewähren, so muß man dazu kritisch bemerken: Es stimmt nicht, daß die Industrie im Durchschnitt ihr Kapital vier mal jährlich umschlägt. Für die deutsche Industrie liegt der Durchschnitt wesentlich niedriger, (vielleicht einmal in ein bis zwei Jahren). Andererseits dürfte die Zahl für die Schifffahrt wesentlich höher liegen. Es ist zudem unzutreffend, daß die Schiffsbausubventionen, soweit sie überhaupt laufend gezahlt werden, sich im wesentlichen aus dem langsamen Kapitalumschlag im Seeverkehr erklären. Es liegen dafür eine ganze Anzahl anderer Gründe vor.

Ein Irrtum des Verfassers ist es auch, wenn er auf Seite 44 von Schifffahrts-Konferenzen auch für die Transporthilfe spricht. Diese sind äußerst selten und sind immer wieder in kurzer Zeit zusammengebrochen.

Ebenso wenig kann ich dem Verfasser zustimmen, wenn er auf Seite 55 meint, daß der Luftfrachtverkehr zu einem Massenverkehr werden könne. Der Anteil des Frachtverkehrs am gesamten Luftverkehr ist selbst in den USA so minimal (z. Zt. etwa 0,05%), daß die Erwartungen des Verfassers sich nie erfüllen können.

Die auf Seite 50 geäußerte Meinung des Verfassers, die Eisenbahnen seien stets vor die Notwendigkeit gestellt, durch den Transport hochwertiger Güter die häufig unwirtschaftliche Beförderung von Massegütern finanziell